

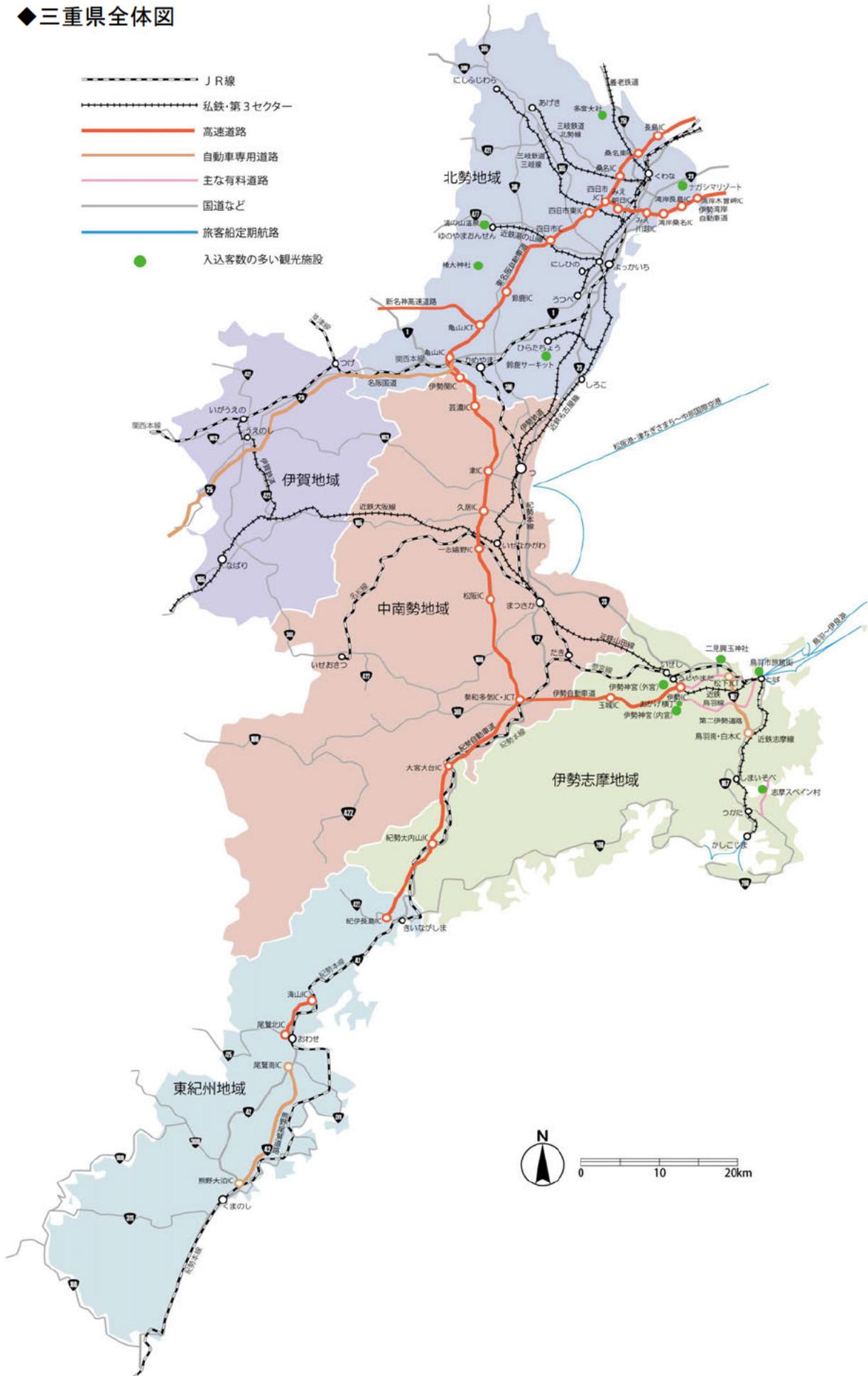
第1回三重県総合交通ビジョン策定懇話会

～交通現況と課題抽出・整理～

目次

第1章 三重県の交通環境の現状と課題.....	1
1-1 今後の人口動態の変化.....	1
1-2 産業.....	2
1-3 観光.....	4
1-4 災害.....	5
1-5 自動車保有・運転免許.....	6
1-6 広域交通.....	7
1-7 道路.....	8
1-8 鉄道.....	10
1-9 路線バス.....	12
1-10 コミュニティバス.....	14
1-11 航空.....	16
1-12 船舶.....	17
1-13 中京都市圏パーソントリップ調査に見る三重県の交通行動の推移.....	19
1-14 交通施設のバリアフリー化.....	21
1-15 交通事故.....	22
1-16 環境.....	23
1-17 交通に関する新たな技術の動き.....	24
第2章 みえ県民力ビジョンに見る交通課題と取組方向.....	25
2-1 道路網・港湾整備の推進.....	25
2-2 公共交通網の整備.....	26
2-3 観光産業の振興.....	27
第3章 広域および地域交通の課題.....	28
3-1 広域交通面での課題.....	28
3-2 地域交通面での課題.....	29
3-3 安全・安心な交通の確保のための課題.....	30

◆三重県全体図



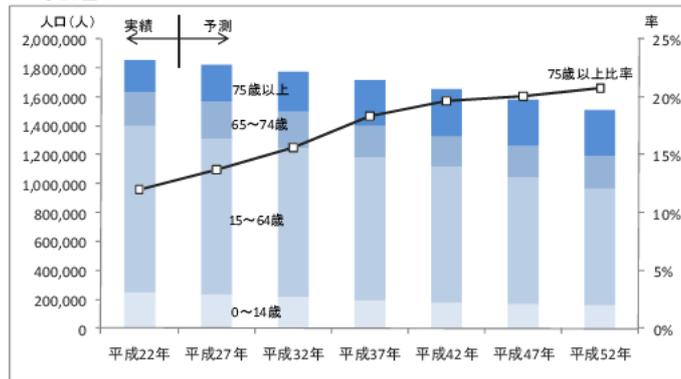
1章 三重県の交通 現状と課題

1-1 後の 化

の到来

三重県の人口は今後減少傾向として、平成47年（2035年）には75歳以上の高齢化率が20%に達するものと見込まれます。

■ 三重県の将来人口の見通し

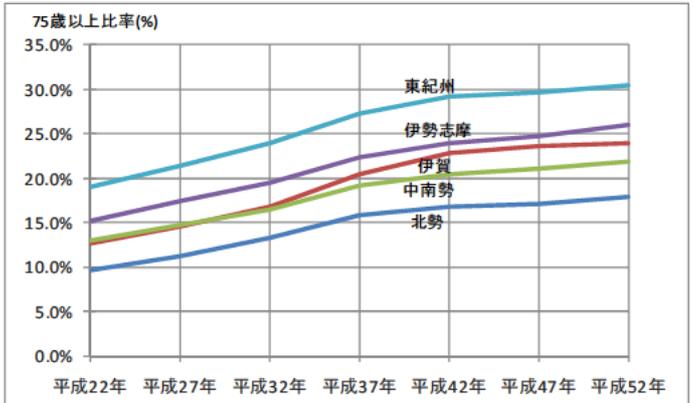
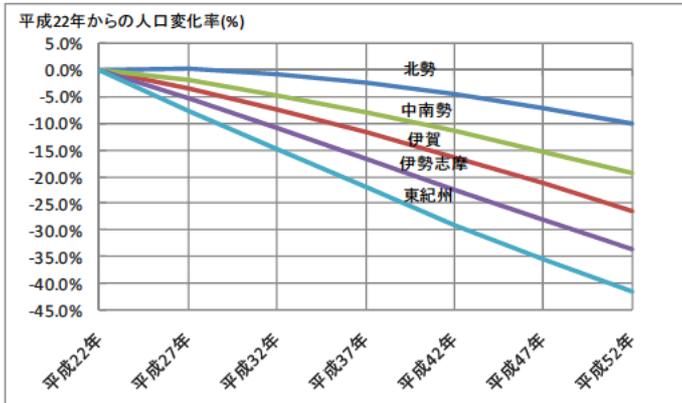


資料： 会保障・人口問題研究所資料(平成22年3月27日公表)

性別別でも高くなり、平成47年には75歳以上の高齢者人口は約1,000万人と見込まれ、東紀州地域では31%に達するものと見込まれています。

身体機能低下等に陥る人も出てくるものと見込まれています。

■ 或別の将来人口変化と 歳人口比率の変化



資料： 会保障・人口問題研究所資料(平成22年3月27日公表)

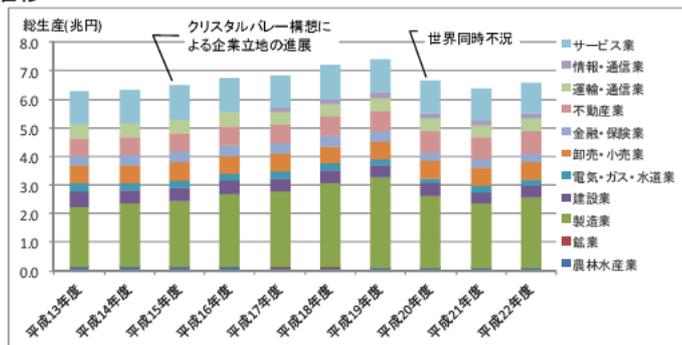
1-2 産業

◆県内の生産を支えてきた製造業の伸び悩み

本県は日本全体と比較すると、県内総生産に占める製造業の割合が高くなっています。

クリスタルバレー構想により 2000 年代初頭に液晶関連企業が多く立地したこともあり、平成 15 年度以降、製造業の産出額が増加しましたが、平成 19 年度をピークに、平成 20 年度以降の世界同時不況や、アジア諸国の製造業の台頭などもあって製造業の生産額が伸びていません。

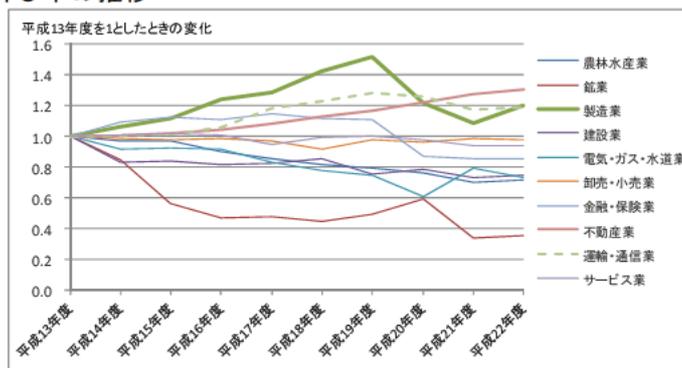
■ 産業別生産額の推移



資料:三重県県民経済計算

平成 13 年度を 1 としたときの各産業の生産額の変化を見ると、10 年間で生産額が伸びている産業は製造業、不動産業、運輸・通信業の 3 つとなっています。特に不動産業は世界同時不況の影響を受けず、順調に生産額が伸びています。

■ 産業別生産額の伸び率の推移



資料:三重県県民経済計算

◆クリスタルバレー構想

液晶をはじめとするフラットパネルディスプレイ（以下、FPD）産業の世界的集積をつくることにより、多様で強靱な産業構造を形成し、活力ある地域づくりをめざすことを基本理念とした構想であり、以下の 6 つの基本戦略で進めています。

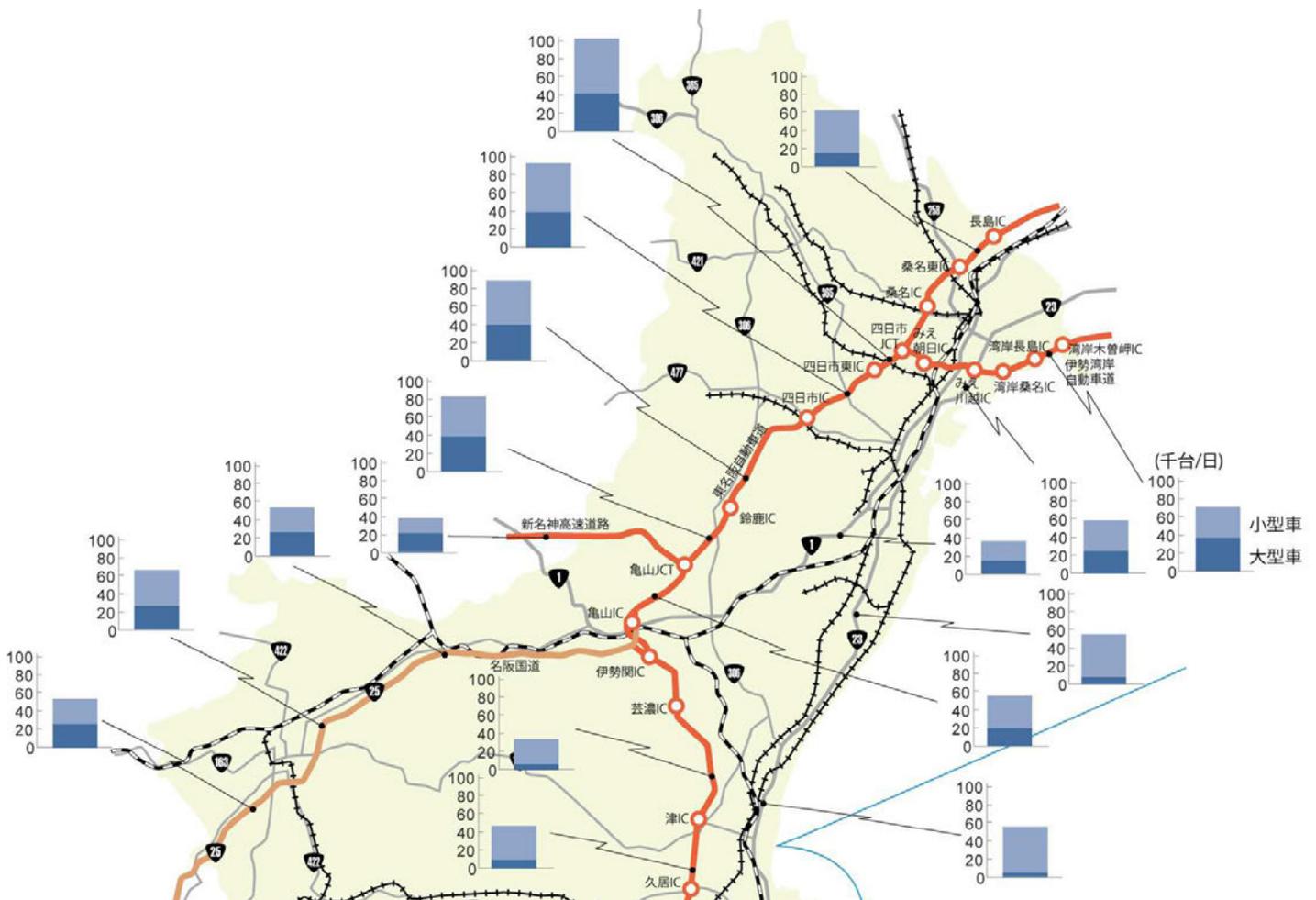
- 1)クリスタルバレーの情報発信と情報推進体制の整備
- 2)核企業・関連企業に対する戦略的な誘致活動の推進
- 3)県内関連企業の変革と新事業創出の支援
- 4)国内・外の研究機関との連携支援および地域の研究・技術開発機能等の強化
- 5)魅力ある企業立地インフラの整備
- 6)FPD 関連の知識・技術を持った人材の育成

◆ 県内外の物流を支える幹線道路網

県内では北勢地域、中南勢地域、伊賀地域に多くの製造業の事業所が立地していることや、名古屋と大阪の間に位置していることから東名阪自動車道や伊勢湾岸自動車道、名阪国道、国道 23 号（名四国道）を中心に、大型車の交通量が多くなっており、県内外の活発な物流に道路交通ネットワークが大きく寄与しています。

東名阪自動車道や名阪国道は昭和 40 年前後に整備された道路であり、供用開始後既に 40 年が経過していることから、施設が老朽化しており、今後の適切な維持・管理が課題となっています。

■ 北勢地域・伊賀地域の主要道路の交通量



資料：平成 22 年道路交通センサス箇所別基本表より作成

1-3 観光

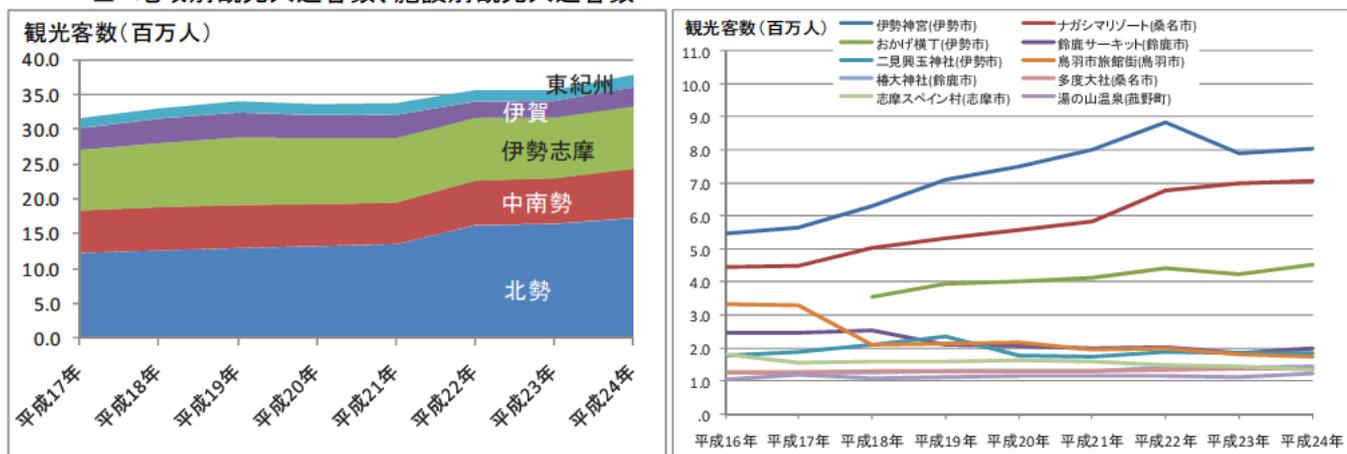
伊勢神宮やナガシマリゾートなどを中心に県内への観光客は増加傾向にあり、県内への観光ニーズは高いものと考えられます。

その一方で、宿泊地への観光客は減少もしくは停滞しており、観光客1人あたりの県内での滞在時間が減少しているものと考えられます。

平成24年度は県外からの観光客数は減少しましたが、観光消費額および外国人の観光客数と観光消費額は増加しています。

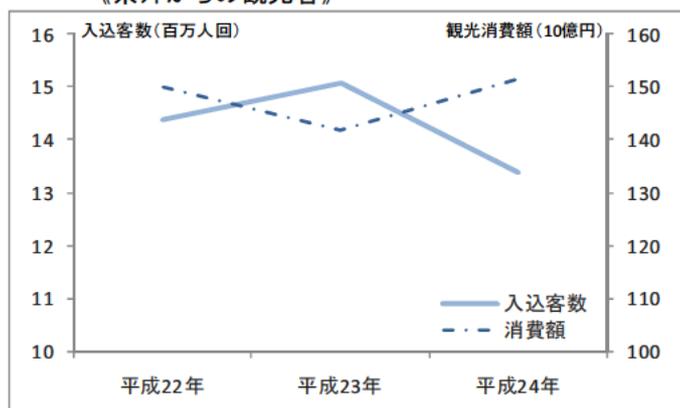
県内の観光施設は概ね幹線道路や鉄道で結ばれており、アクセス性は良好ですが、大規模イベントや催事の際に観光施設周辺の道路では大規模な混雑が発生することから、パーク&バスライドなどによる円滑な移動の実現が求められます。

■ 地域別観光入込客数、施設別観光入込客数

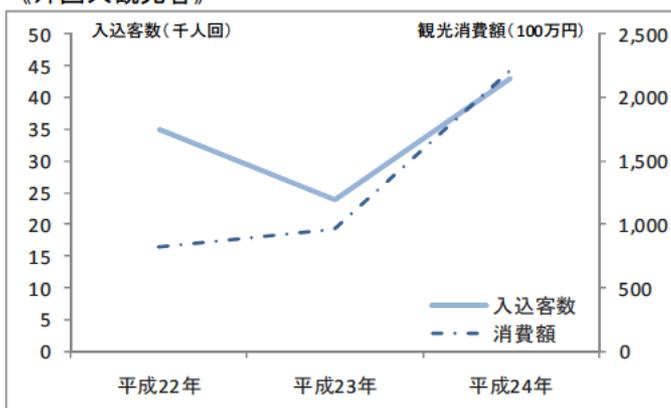


資料：三重県統計書

■ 県外および外国人観光客数と観光消費額の推移
《県外からの観光客》



《外国人観光客》



資料：全国観光入込客統計

◆伊勢神宮のパーク&バスライド

伊勢市では毎年、正月3ヶ日の伊勢神宮の初詣渋滞を緩和するため、伊勢神宮へ向かう車を県営サンアリーナ周辺の臨時駐車場へ誘導し、お客様をシャトルバスで内宮周辺まで送迎するパーク&バスライドを行っています。

実施時には、伊勢二見鳥羽ライン上に仮設のサンアリーナインターチェンジを設置し、さらに国道23号のうち1車線をシャトルバス専用レーンとすることで、内宮周辺に直接向かう車の渋滞に巻き込まれることなく内宮に到達できます。

平成25年は式年遷宮があることから正月以外にも10月、11月にも実施されます。

1-4 災害

◆平成 23（2011）年の紀伊半島大水害の被害

平成 23（2011）年の台風 12 号による紀伊半島大水害は、県内に、死者 2 名、行方不明者 1 名、1,227 棟にのぼる家屋損壊、道路・河川堤防等の公共施設の損傷など、甚大な被害をもたらしました（平成 24 年 1 月 21 日現在）。

近年、台風の大型化等が懸念され、局地的大雨が頻発しており、土砂災害、洪水など風水害からの被害を軽減するための対策の重要性が高まっています。

◆東海、東南海、南海の 3 地震が連動する大規模地震および津波の発生の懸念

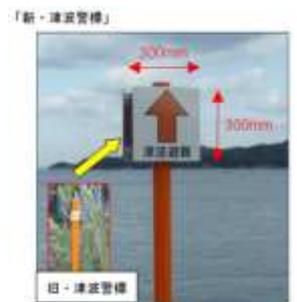
東海、東南海、南海の 3 地震が連動する大規模地震および津波の発生が懸念されています。リアス式海岸が続く県南部は言うに及ばず、伊勢湾台風（昭和 34 年）の前後に整備された堤防の多い伊勢湾沿岸部にとって、地震、津波への対策を講じていくことは喫緊の課題となっています。

津波による浸水が予想される JR 東海や近鉄では、東海・東南海・南海地震発生時の対応策として、緊急避難誘導標の設置や、避難はしごの搭載などを進めています。

■ JR東海における東海・東南海・南海地震発生時の津波避難対策

- ①津波到達が予想される地域を津波危険予想地域として設定
- ②上記地域内の線路脇約 100m おきに避難場所までの方向を示した「津波警標」を設置
- ③上記地域内を乗務するすべての乗務員に避難場所、ルートを示した「津波避難地図」を常時携帯
- ④津波避難に対応した「避難場所案内図」を上記地域内の全駅に掲出
- ⑤地震等により停車した際、運転士の安全確認により、津波の恐れのないところまで迅速に列車を移動
- ⑥全編成に発電機能付き携帯ラジオと避難はしごを搭載

資料：JR 東海ニュースリリース（平成 25 年 6 月 12 日）より



「避難梯子」



■ 近鉄における東海・東南海・南海地震発生時の対応策

- ①名古屋線、山田線、鳥羽線、志摩線、鈴鹿線、内部線の津波浸水予想区域を対象に、緊急避難誘導標を設置
- ②特急列車および一般列車への避難はしごの搭載
- ③「津波発生時の緊急避難場所」地図の作成

資料：近鉄ニュースリリース（平成 25 年 2 月 12 日）より



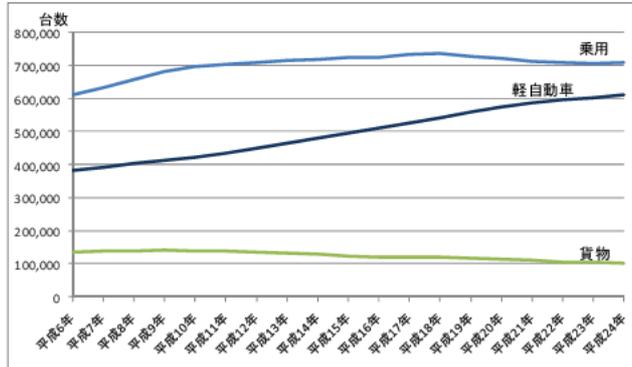
1-5 自動車保有・運転免許

県内の自動車保有台数は軽乗用車が一貫して増加しており、県民全体で自家用車への依存傾向があります。

自動車運転免許の保有者も人口増加を上回る勢いで、世帯数に比例して増加しています。

三重県では免許返納者への路線バス運賃割引制度があるものの、高齢運転者の運転免許の返納は進んでおらず、平成24年の65歳以上免許保有者に占める返納者の割合は47都道府県中3番目に低く、4年間の平均では47都道府県中、最も低くなっています。

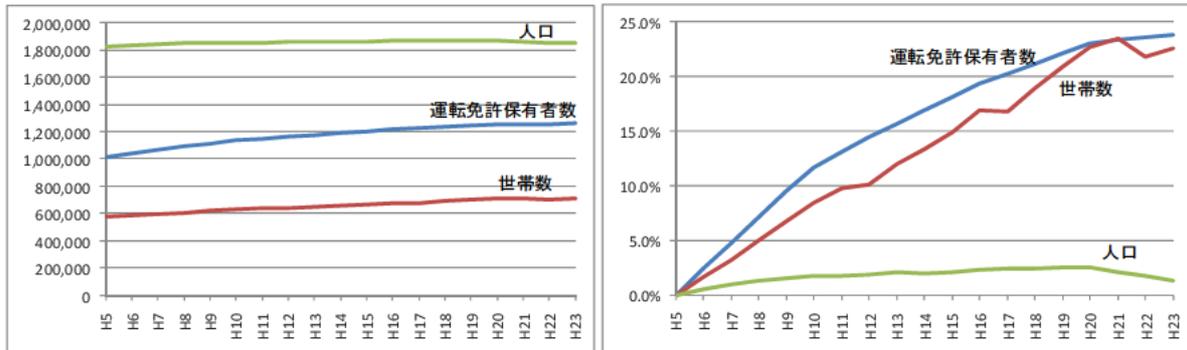
■ 自動車保有台数の推移



※乗用車の値は軽自動車を含まない値となっています。

資料：三重県統計書

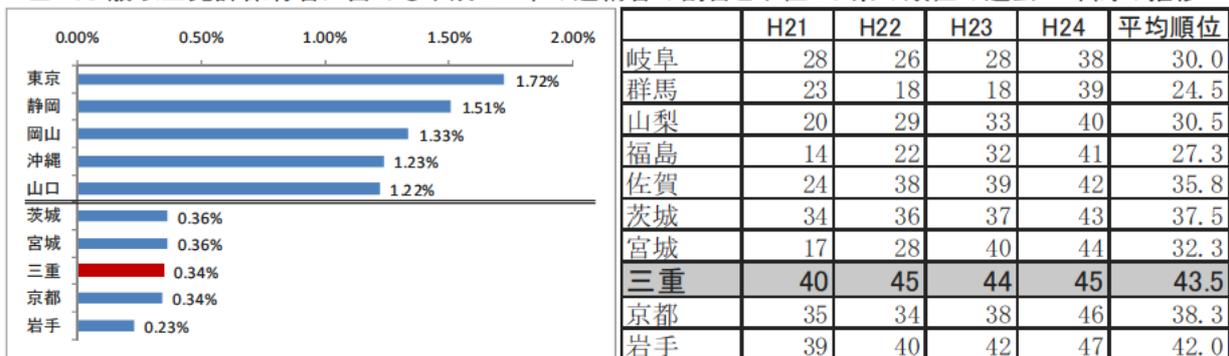
■ 自動車運転免許保有者数と平成5年を基準とした伸び率の推移



※人口、世帯数は月別人口調査に基づきます。ただし国勢調査年においては国勢調査結果となっています。

資料：交通統計、三重県統計書

■ 65歳以上免許保有者に占める平成24年の返納者の割合と下位10県の順位の過去4年間の推移



資料：運転免許統計(警察庁、平成24年)

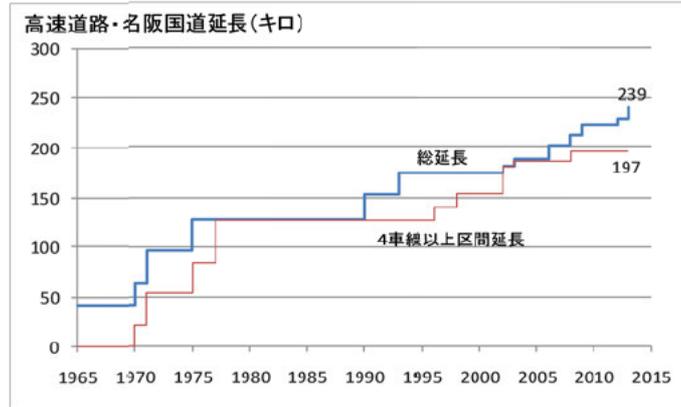
1-6 域交通

域の高速道路網は、昭和40（1965）年に名阪国道（現NEXCO西日本）が開設され、大阪府と奈良県を結ぶ主要幹線として、奈良県北中部を中心に整備が進められ、平成25年度中に、総延長は239km、内4車線以上の道路延長は197kmと見込まれます。

奈良県が遅れていた県道も、平成18年（2006年）に和歌山県道と多気町道（現NEXCO西日本）が完成し、勢和IC～大宮大台IC間、平成25年度中には紀伊長島IC～海山IC間も完成し、勢和多気IC～尾鷲北IC間が平成25年9月に三木里野大泊IC間が完成しました。

また、和歌山県道が平成26年から、奈良県道が平成39年から、それぞれ古屋間で事業に着手する見込みです。大阪間の全線開通を目指して、国や地方自治体、民間企業と連携し、中央新幹線が開業されるため、設置が可能な区間に合わせて、駅までの整備の検討を進めています。

■ 域内の高速道路の延長の推移



名	区間	開通(予定)
自動車道	勢大内山 IC～熊野大泊 IC	平成25年3月24日 通
尾鷲道路	三木里 IC～熊野大泊 IC	平成25年9月29日 通
自動車道	紀伊長島 IC～海山 IC	平成25年度予定 ^{*1}
湾岸自動車道	四日市 JCT～四日市北 JCT	平成27年度予定 ^{*2}
環状自動車道	養員 IC～四日市北 JCT	平成27年度予定 ^{*2}
神高速道路	四日市北 JCT～亀山西 JCT	平成30年度予定 ^{*2}
環状自動車道	養員 IC～養老 JCT	平成32年度予定 ^{*2}

*1 国土交通省「国土交通省の施策」による見込み

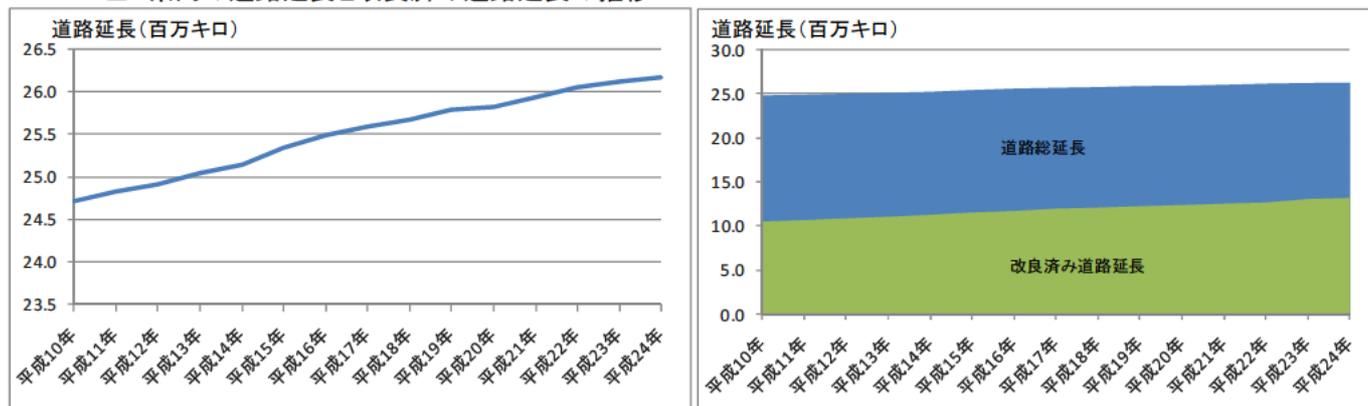
*2 国土交通省「国土交通省の施策」による見込み

1-7 道路

県内の道路改良率は平成23年4月時点で全国平均の60.2%を約8ポイント下回る51.8%となっています。高速道路網の整備と比べ、道路網の改良は遅れているため、平成24年の三重県道路交通渋滞対策推進協議会では、「地域の主要渋滞箇所」として、一般道路129箇所、高速道路6箇所を選定するなど、多くの場所で渋滞が発生しています。

県では渋滞の解消およびアクセス性の向上や安全性の向上などを図るため、平成23年6月に公表した「道路整備方針」に基づいて計画的に道路整備が進めています。

■ 県内の道路延長と改良済み道路延長の推移



資料:三重県統計書

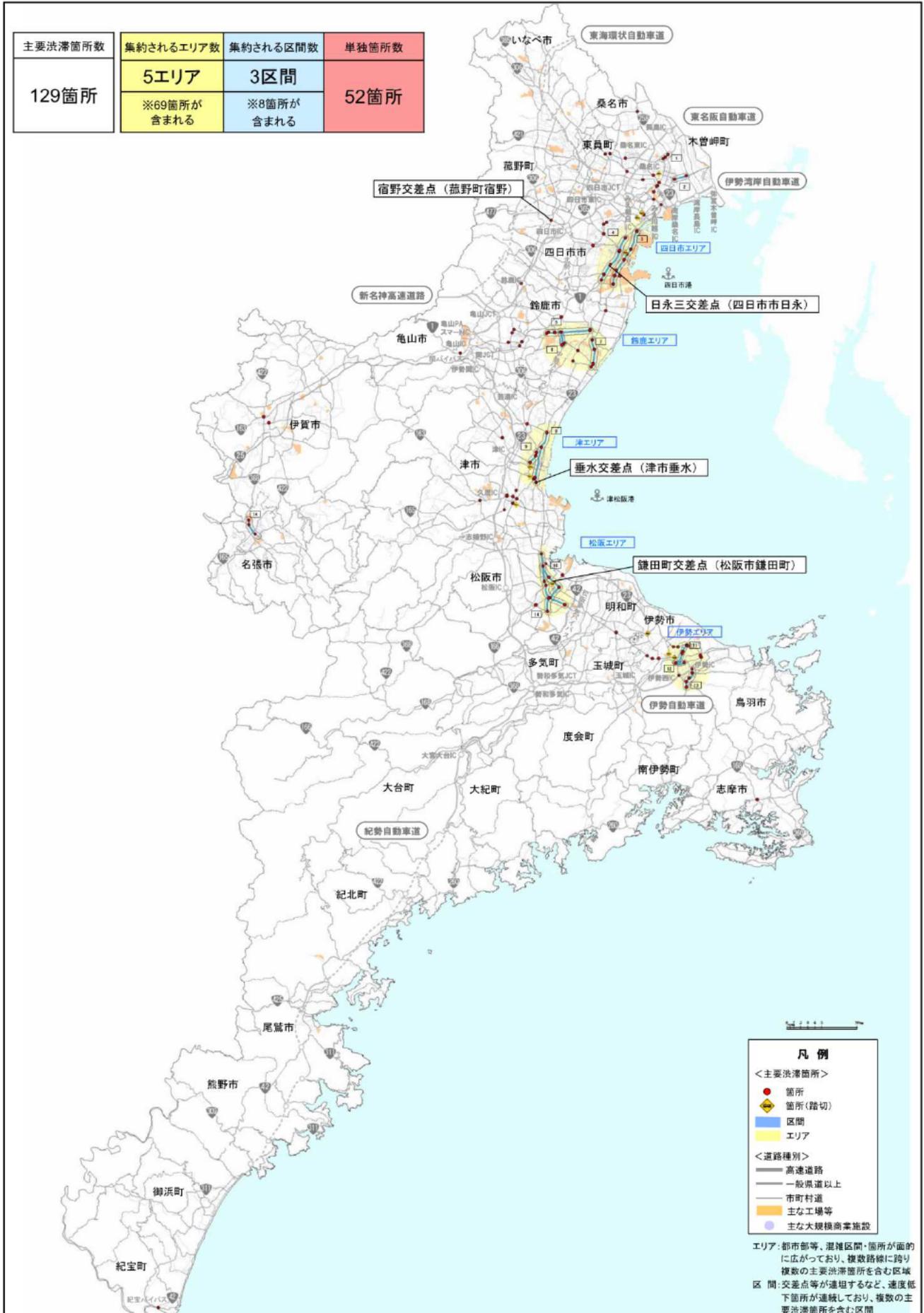
■ 県内の主要渋滞箇所数

	合計	エリアで指定	区間で指定	単独箇所指定
一般道路	129箇所	5エリア (計69箇所)	3区間 (8箇所)	52箇所
高速道路	本線:5箇所(中部4県では19箇所) IC出入口:1箇所(中部4県では23箇所)			

資料:『「地域の主要渋滞箇所」の公表について』(国土交通省記者発表資料、平成25年1月22日)

■ 県内の主要渋滞箇所図(一般道)

主要渋滞箇所数	集約されるエリア数	集約される区間数	単独箇所数
129箇所	5エリア ※69箇所が含まれる	3区間 ※8箇所が含まれる	52箇所



資料:『「地域の主要渋滞箇所」の公表について』(国土交通省記者発表資料、平成 25 年 1 月 22 日)

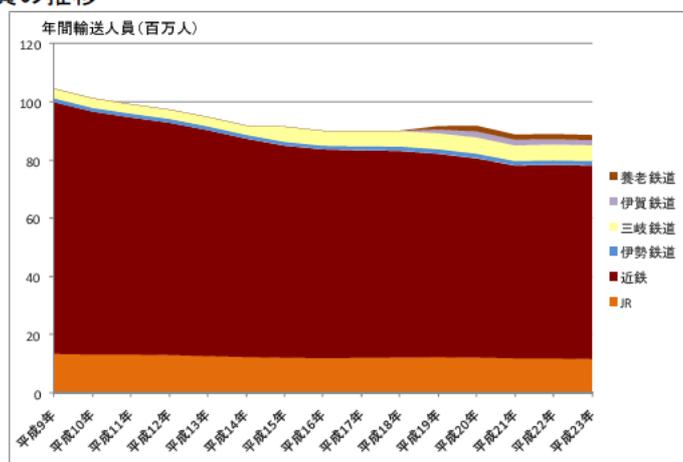
1-8 鉄道

県内に路線を有する鉄道事業者は、東海旅客鉄道、西日本旅客鉄道、近畿日本鉄道と地域鉄道である養老鉄道、三岐鉄道、伊勢鉄道および伊賀鉄道があります。このうち多くの鉄道においては、三重県内での輸送人員が減少傾向にあります。

要因として、少子化に伴い鉄道を利用する通学人口が減少していること、自動車保有の増加や商業施設や公共施設、医療施設などの郊外部への移転に伴う鉄道利用から自家用車利用への転換、などが考えられます。

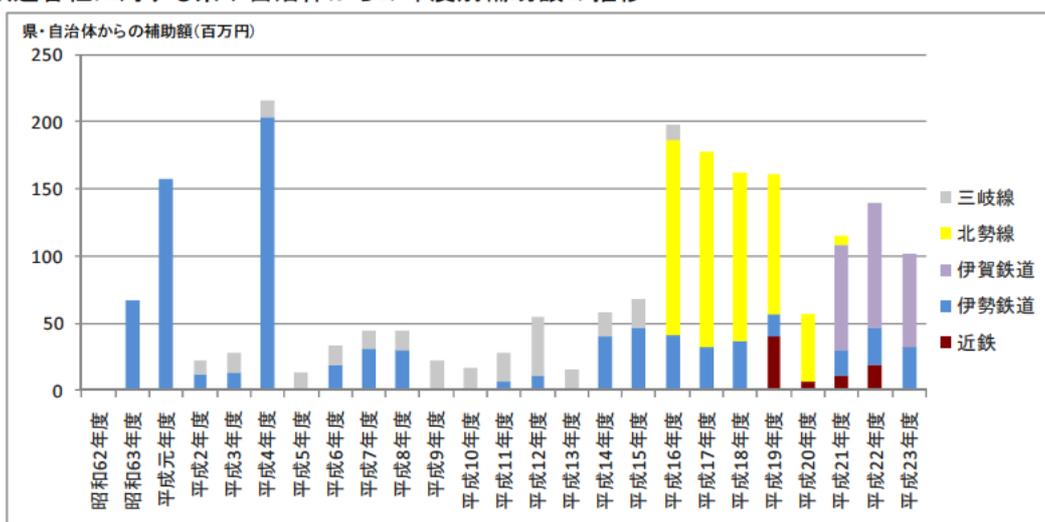
県は、駅の改良や耐震補強、運行設備の近代化や高速化・安全対策、車両の改善・更新の事業費の一部を、国や沿線市町とともに補助しています。

■ 鉄道年間輸送人員の推移



資料: 三重県統計書

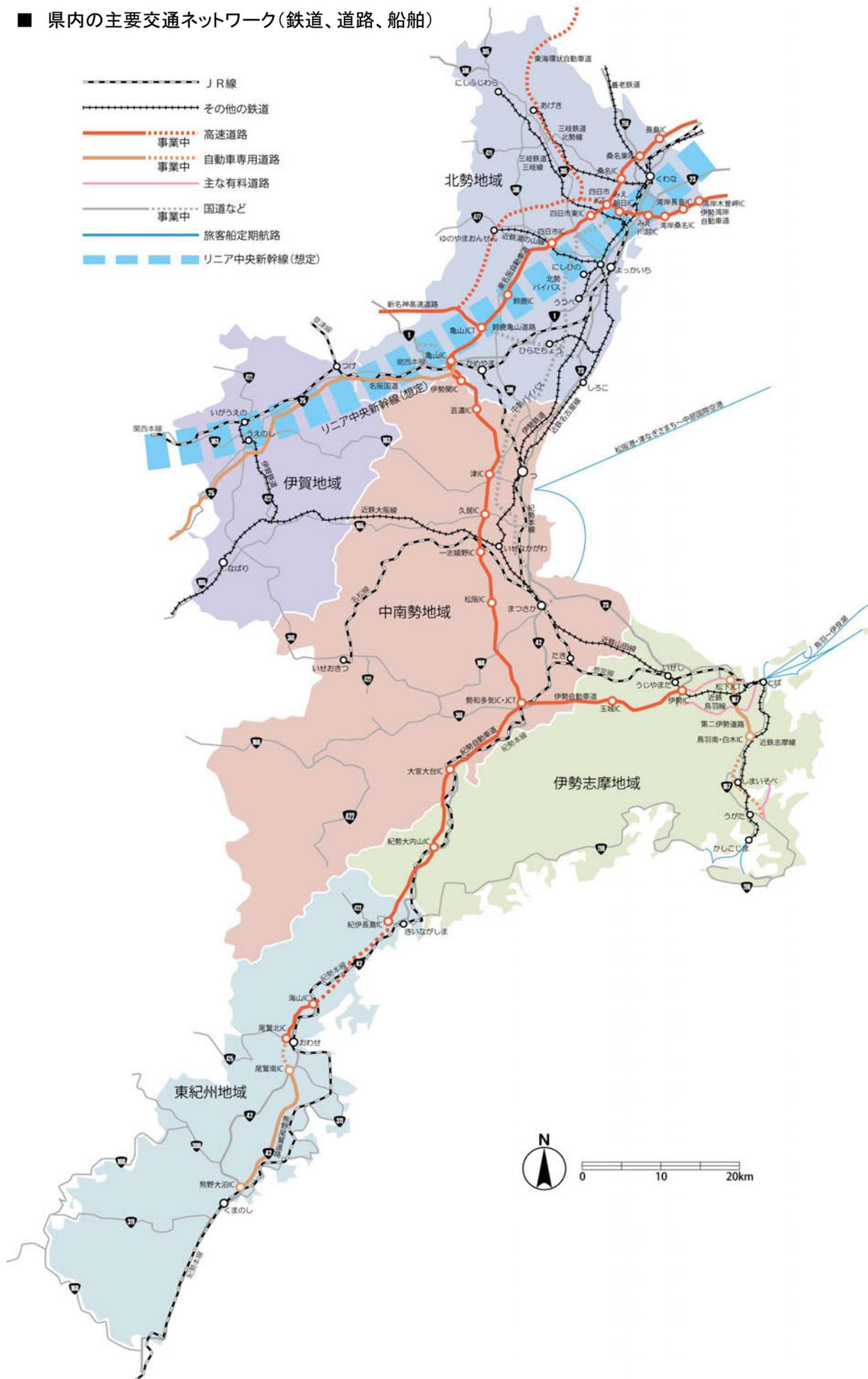
■ 鉄道各社に対する県や自治体からの年度別補助額の推移



※この他に国と沿線市町からの補助が出ています。

資料: 交通政策課調べ

■ 県内の主要交通ネットワーク(鉄道、道路、船舶)



1-9 路線バス

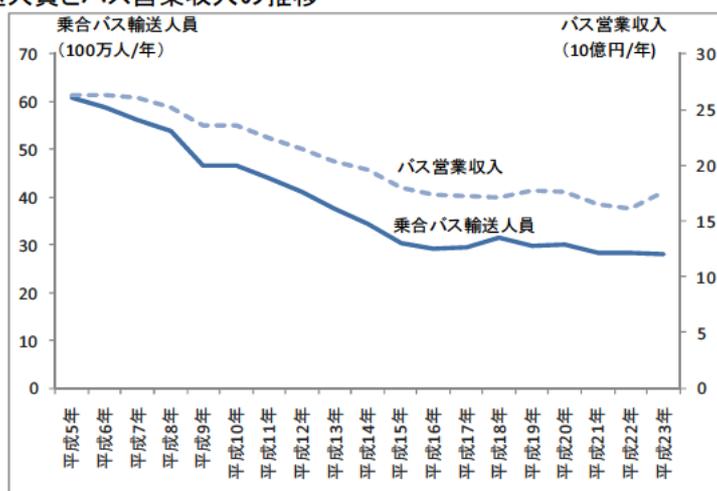
県内の路線バスは、三重交通および関連会社が三重県のほぼ全域をカバーするほか、三岐鉄道バスが四日市および桑名市内で運行しています。

路線バスの輸送人員も、鉄道同様減少傾向にあります。

県内のバス路線の一部は、路線の維持のため、県、市町等で運行経費を補助しており、県からの補助額は年間約3億円前後で推移しています。

事業者の路線バスから市町が運営するコミュニティバスに転換した路線もあり、県、市町等の財政負担が増大しています。

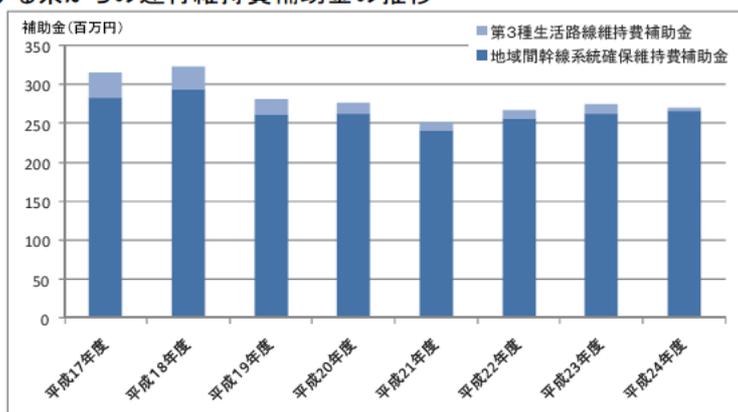
■ 乗合バスの輸送人員とバス営業収入の推移



※バス営業収入は乗合バス事業と貸切バス事業の双方の収入が含まれる。

資料: 三重県統計書、数字でみる中部の運輸 2013

■ 乗合バスに対する県からの運行維持費補助金の推移



資料: 交通政策課資料

地域間幹線系統確保維持費補助金、車両減価償却費等補助金（国との協調補助）

○交付先

乗合バス事業者

○補助対象

＜地域間幹線系統確保維持費補助金＞

次の要件を満たす見込みの路線

- ・三重県生活交通確保対策協議会が策定した「生活交通ネットワーク計画」に掲載されている
- ・平成 13 年 3 月 31 日時点の複数市町村にまたがっている
- ・広域行政圏の中心市町村等への需要に対応して設定されている
- ・1 日当たりの運行回数が 3 回以上
- ・1 日当たりの輸送量が 15～150 人
- ・1 日当たりの複数市町村（平成 13 年 3 月 31 日時点の）をまたぐ利用が 30% または 10 人以上
- ・経常収益が経常費用に達していない（赤字路線）

＜車両減価償却費等補助金＞

上記路線を運行するために購入した低床型車両の減価償却費

○交付額・補助率

＜地域間幹線系統確保維持費補助金＞

次のいずれか少ない額の 1/2 以内

- ・経常費用見込額－経常収益見込額
- ・経常費用見込額の 9/20

＜車両減価償却費等補助金＞

購入車両（購入費の上限：1 両につき次の額）の減価償却費の 1/2

- ・実費購入予定費－1 円（備忘価額）
- ・ノンステップ型 1,500 万円、ワンステップ型 1,300 万円、小型車両 1,200 万円

第 3 種生活路線運行費補助金（市町との協調補助）※平成 24 年度で廃止

○交付先

乗合バス事業者

○補助対象

平均乗車密度 5 人未満のバス路線を維持するため、バス事業者に補助金を交付する市町に対して、交付額の 1 / 2 を補助。

補助期間は原則 1～3 年。この間に路線の存続について地元で協議し、その結果、市町村自らが廃止代替バスを運営することにより路線を維持することに決定した場合は市町村自主運行バス維持制度により、その維持を支援する。

1-10 コミュニティバス

公共交通空白地帯での生活交通の確保、および撤退したバス路線の代替として、自治体でコミュニティバスが運行されています。平成25年10月1日現在、三重県内のコミュニティバス路線は、13市12町で、合計167路線が運行されています。

県ではコミュニティバスに対して運行費および車両購入費に対して補助を行い、地域の生活交通の維持を支援しています。

コミュニティバスが運行されていない1市3町のうち、朝日町を除く市町では、料金無料の福祉バスが運行されています。

■ コミュニティバスの運行状況(平成25年10月1日現在)

自治体名	運行路線数	自治体名	運行路線数
津市	30	木曽岬町	1
四日市市	4	東員町	2
伊勢市 ^{※1}	10	菰野町	10
松阪市	19	多気町	3
桑名市	9	明和町	2
鈴鹿市	4	大台町	6
名張市	6	玉城町 ^{※1}	1
尾鷲市	3	度会町	2
亀山市	10	南伊勢町	3
鳥羽市	5	紀北町	3
熊野市 ^{※2}	7	御浜町 ^{※2}	2
志摩市	3	紀宝町	3
伊賀市	19		
市計	129	町計	38

※1：うち1路線は伊勢市と玉城町の共同運行

※2：うち2路線は熊野市と御浜町の共同運行

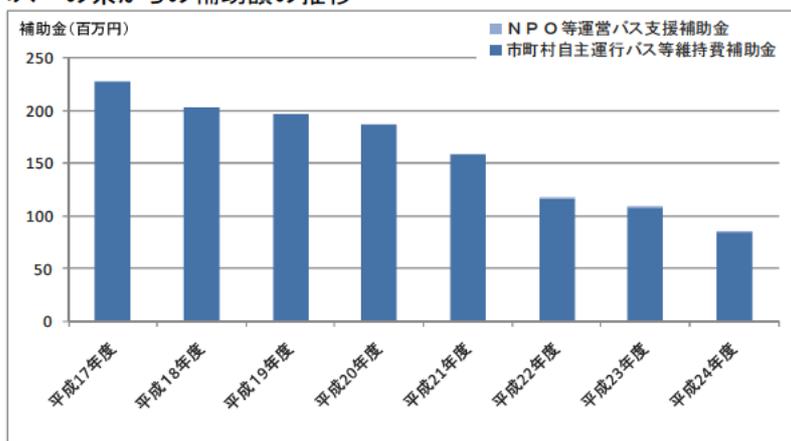
資料：中部運輸局自動車交通部

■ 福祉バスの運行状況(平成25年10月1日現在)

自治体名	運行路線数
いなべ市	13
川越町	2
玉城町	2
大紀町	9
計	26

資料：各自治体ホームページ

■ コミュニティバスへの県からの補助額の推移



資料：交通政策課資料

市町村自主運行バス等維持費補助金

○交付先

自主運行バスを運営する市町

○補助対象

<運行費補助金>

次の要件を満たす路線

- ・道路運送法の許可または登録を受けて市町が運営する自主運行バス等
- ・国の補助を受けていない
- ・輸送対象又は輸送目的が特定されていない
- ・収支率 10%（過疎・準過疎地域は 5%）以上

<車両減価償却費等補助金>

上記路線を運行するために購入した低床型車両の減価償却費

○交付額・補助率

<運行費補助金>

次のいずれか少ない額の 1/8 以内（上限：平成 15 年 3 月 31 日時点の 1 市町村につき 2,000 万円）

- ・実車走行キロ×106 円
- ・経常欠損額（運送欠損額）

NPO等運営バス支援補助金

○交付先

NPO等によるバス運営に補助する市町

○補助対象

次の要件を満たす路線

- ・NPO等による、事業者に運行委託する乗合バス運営または過疎地有償運送
- ・道路運送法の許可または登録を受けている
- ・国の補助を受けていない
- ・輸送対象または輸送目的が特定されていない
- ・経常収益が経常費用に達していない（赤字路線）
- ・運行維持のため市町がNPO等に補助金を交付している
- ・新規導入から3年以内

○交付額・補助率

次のいずれか少ない額の 1/2 以内（上限：1 路線につき 200 万円）

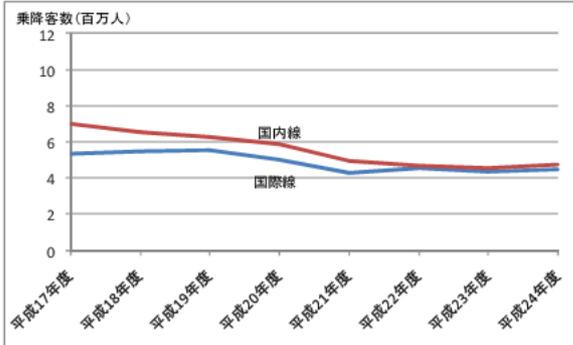
- ・経常費用－経常収益
- ・NPO等への市町補助額

1-11 航空

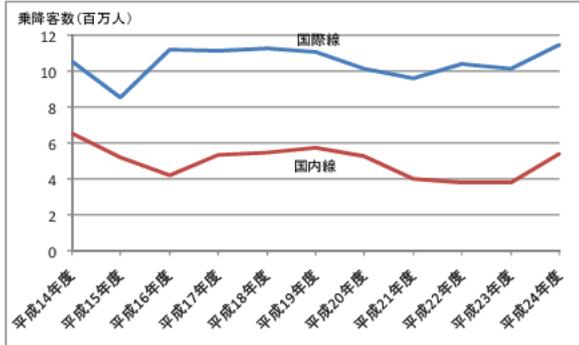
三重県内には空港がないため、航空需要に対しては中部国際空港や関西国際空港などを利用することとなります。中部国際空港へは、桑名市、四日市市、亀山市、松阪市および伊勢市から高速バスが運行されており、松阪港、津なぎさまちから高速船が運航されています。

中部国際空港、関西国際空港とも近年は乗降客が伸び悩んでいましたが、LCCの就航により関西国際空港では昨年の乗降客数が大きく増加しました。中部国際空港においては、今後の利用促進が課題となっています。

■ 中部国際空港、関西国際空港の年間乗降客数 《中部国際空港》

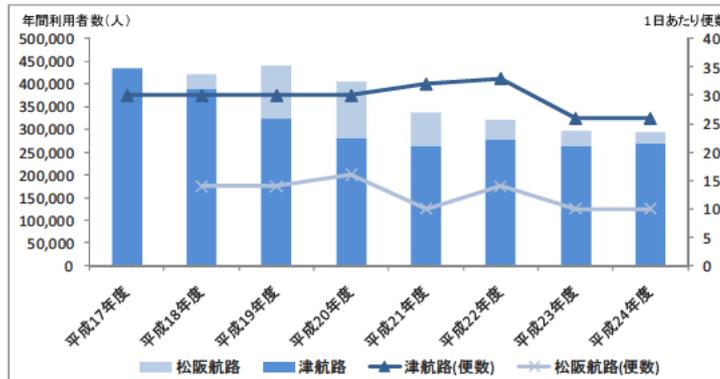


《関西国際空港》



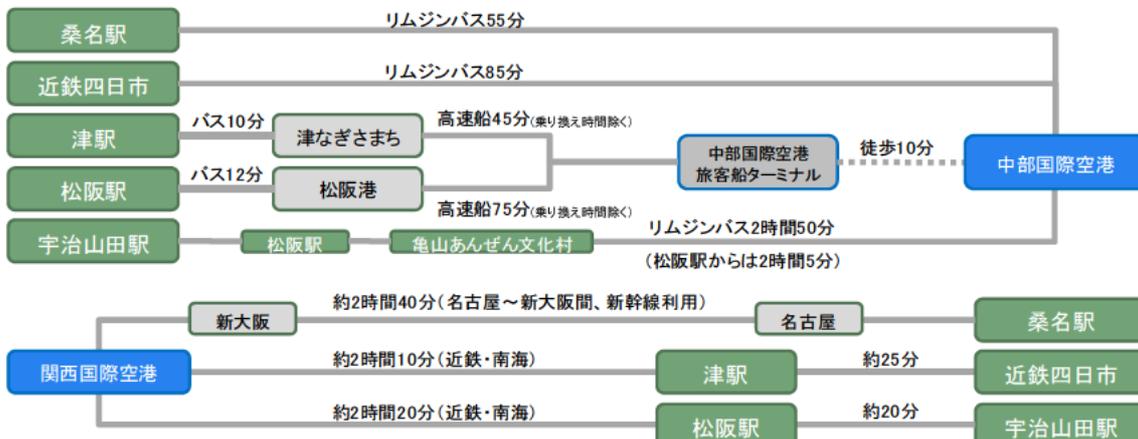
資料: 中部国際空港利用実績、関西国際空港運営概況発表資料

■ 高速船(津エアポートライン)の年間利用者数の推移



資料: 交通政策課資料

■ 県内主要駅から中部国際空港・関西国際空港までの公共交通での所要時間



資料: 三重交通、津エアポートライン、Yahoo!JAPAN 路線情報

1-12 船舶

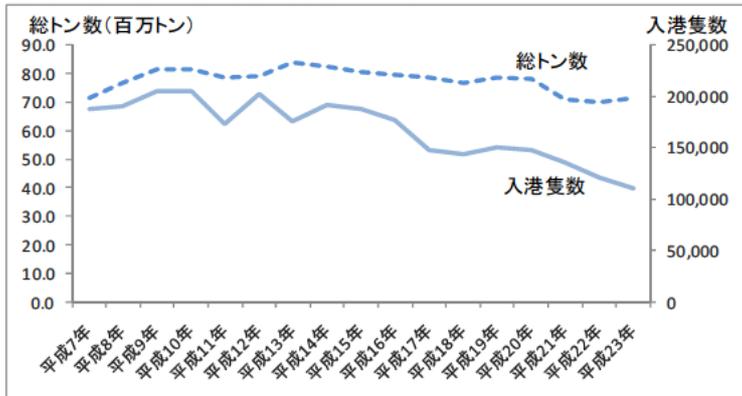
県内に入港する船舶の隻数は近年減少傾向にあります。総トン数は7,000万トンから8,000万トンの間で推移しています。

県内では四日市港が名古屋港とともにスーパー中枢港湾に指定されています。

四日市港の外航は世界同時不況の影響で平成21年以降減少しましたが、それまでの間は入港隻数、総トン数とも増加傾向にありました。一方、内航については総トン数はほぼ横ばい、入港隻数はやや減少傾向にあります。

四日市港は名古屋港と連携しながら背後圏産業を物流面から支え、コンテナのみならず、バルク貨物を含めた総合港湾としての役割を果たしていくことが求められています。

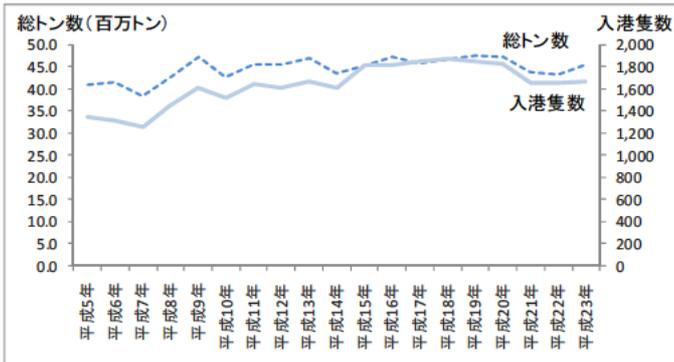
■ 入港船舶隻数および総トン数、船舶乗降人員の推移



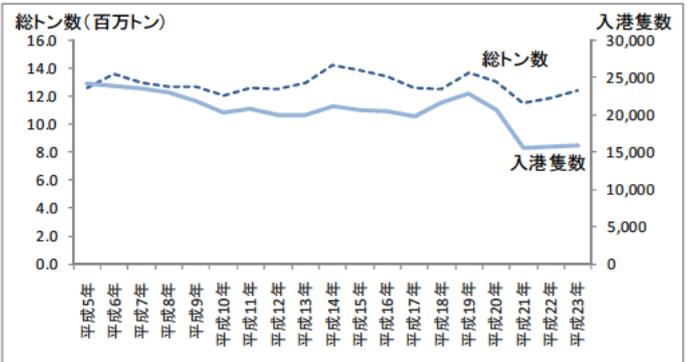
※対象港湾：四日市港、津松阪港、尾鷲港、鳥羽港、桑名港、千代崎港、白子港、宇治山田港、的矢港、賢島港、浜島港、五ヶ所港、吉津港、長島港、引本港、三木里港、賀田港、二木島港、木本港、鶴殿港の合計

資料：三重県統計書、港湾調査(年報)

■ 四日市港の入港船舶隻数および総トン数の推移 《外航》



《内航》



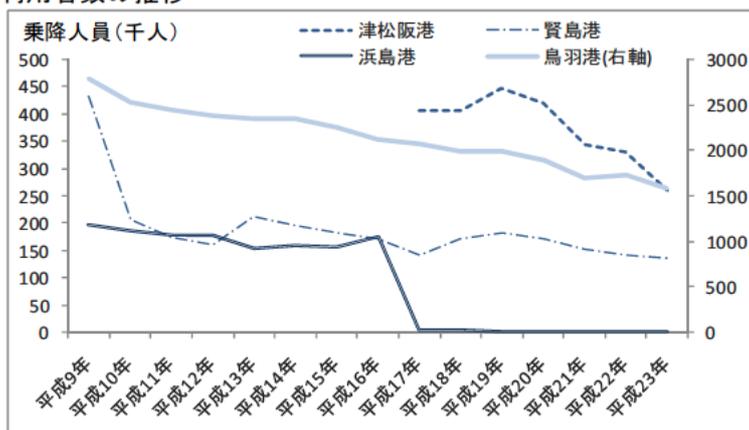
資料：三重県統計書

旅客船については、津なぎさまち、松阪港と中部国際空港間、鳥羽港と愛知県の伊良湖港間、および鳥羽市内と志摩市内で運航されています。このうち鳥羽市内の離島航路、ならびに志摩市の和具～賢島間の航路は本土と離島を繋ぐ航路となっており、離島の生活交通確保のためにも今後とも維持が求められます。

■ 三重県内の旅客船の定期航路

区間	1日あたり便数	運航主体	備考
津なぎさまち～中部国際空港	13往復 26便	津エアポートライン	
松阪港～中部国際空港	5往復 10便	津エアポートライン	全便津なぎさまち経由もしくは乗り継ぎ
鳥羽港～伊良湖港	8往復 16便	伊勢湾フェリー	曜日や季節によって最大 13往復まで増便あり
鳥羽～神島	鳥羽発 4便、神島発 5便	鳥羽市	
鳥羽～答志島（答志・和具）	鳥羽発 11便、答志島発 9便	鳥羽市	
鳥羽～答志島（桃取）	鳥羽発 10便、答志島発 10便	鳥羽市	
鳥羽～菅島	鳥羽発 10便、答志島発 10便	鳥羽市	
鳥羽～坂手	鳥羽発 16便、坂手発 16便	鳥羽市	
賢島～御座～浜島	5便	志摩マリンレジャー	
賢島～間崎港～和具	9往復 18便	志摩マリンレジャー	

■ 旅客船の年間利用者数の推移



資料：三重県統計書、港湾調査(年報)

1-13 中京都市圏パーソントリップ調査に見る三重県の交通行動の推移

中京都市圏内の1日の人の動きを調べた中京都市圏パーソントリップ調査に基づいて、三重県内の交通行動の推移を整理します。

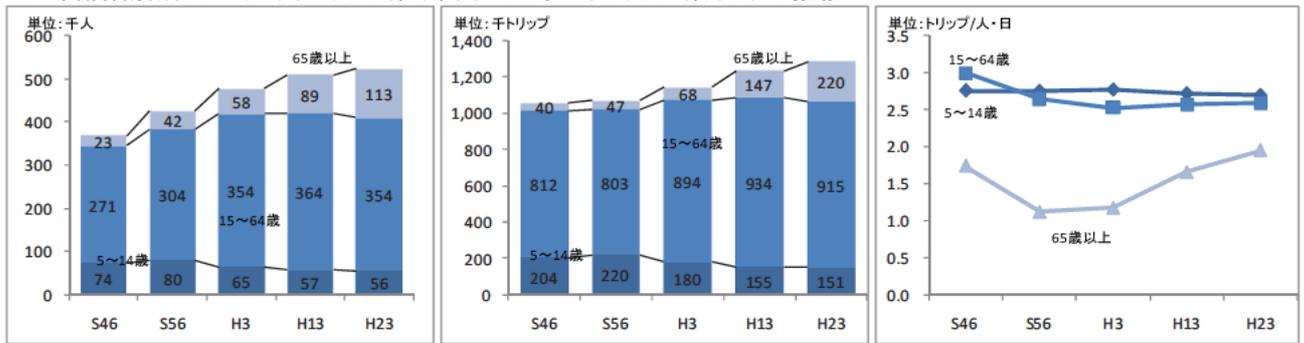
中京都市圏パーソントリップ調査は昭和46年に第1回調査が行われ、以降10年ごとに調査が行われ、平成23年に第5回調査が行われました。

三重県内では北勢地域が調査対象地域となっています。

◆人口、トリップ数とも増加しており、特に高齢者の1人あたりトリップ数が増加しています。

調査対象地域¹では人口、トリップ数とも増加しています。しかし1人あたりトリップ数は、14歳以下人口では40年間でほぼ横ばい、15～64歳人口でも平成3年以降はほぼ横ばいとなっているのに対して、65歳以上では平成3年から平成23年にかけて1人あたりトリップ数がほぼ倍になっており、高齢化の進展による人口増加を上回るスピードでトリップ数が増えています。

■ 年齢層別人口(左)、トリップ数(中)、1人あたりトリップ数(右)の推移

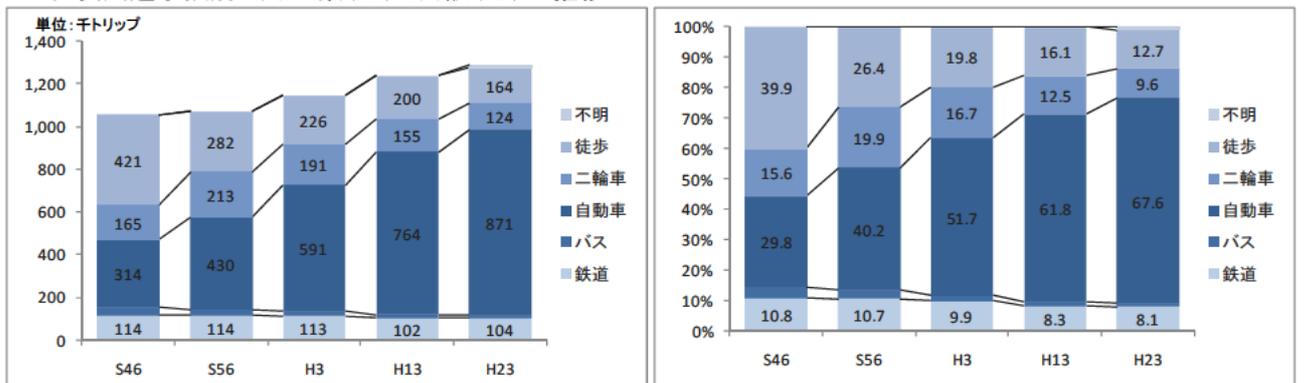


◆自動車の交通量だけが増加傾向にあり、自動車依存の傾向が高まっています。

調査対象地域ではトリップ数が年を追うごとに増加していますが、増加傾向にあるのは自動車交通のみであり、その他の交通手段は減少傾向にあります。

そのため全交通に占める自動車の割合が高まっており、県内の移動に対する自動車依存の傾向が高まっています。

■ 代表交通手段別トリップ数(左)と内訳(右)の推移

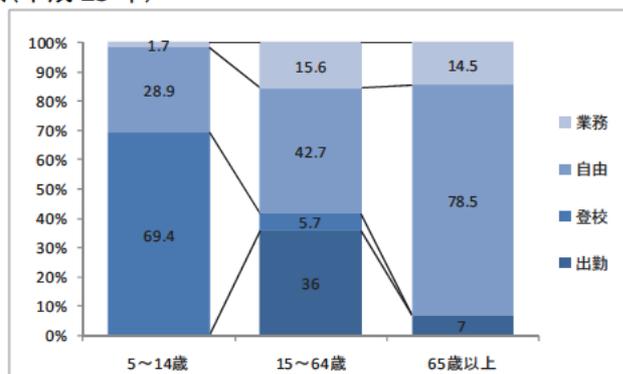


¹ 第1回調査結果からの推移を求めるため、ここでの調査対象区域は第1回調査対象区域としています。以降、同様

◆ 65 歳以上の高齢者の移動は自由目的が多くなっています。

年齢階層別の交通目的内訳を見ると、5～14 歳では約 70%が登校、15～64 歳では約 40%が出勤・登校となり、決まった目的地への移動が多くなりますが、65 歳以上では 80%近くが自由目的となっています。

■ 年齢階層別交通目的内訳(平成 23 年)

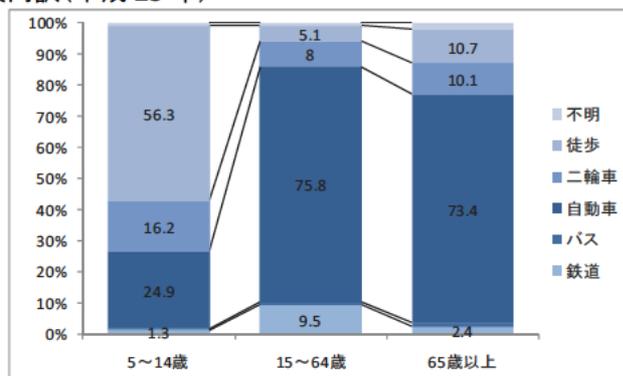


◆ 65 歳以上の高齢者でも 4 人に 3 人は自動車により移動しています。

年齢階層別の交通手段内訳を見ると、15～64 歳では、75%以上が自動車で移動しているのに対して、65 歳以上の高齢者でも 73.4%の人が自動車で移動しています。

5～14 歳でも 24.9%の人が保護者等による自動車での送迎で移動しています。

■ 年齢階層別代表交通手段内訳(平成 23 年)



1-14 交通施設のバリアフリー化

◆鉄道駅のバリアフリー化

県内の鉄道駅のうち、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上となっている29駅のバリアフリー化への対応状況を見てみると、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロック、障害者用トイレのいずれの項目においても中部運輸局管内（三重、愛知、岐阜、静岡、福井の5県）平均や全国平均よりも県内の設置率が下回っており、駅のバリアフリーへの対応は遅れています。

■ 鉄道駅のバリアフリー化への対応状況(平成24年3月31日現在)

	対象駅数	段差の解消	視覚障害者 誘導用ブロック	障害者用トイレ
三重県	29	19 (65.5%)	23 (79.3%)	17 (58.6%)
中部運輸局管内	397	308 (77.6%)	355 (89.4%)	291 (73.3%)
全国	3,442	2,778 (80.7%)	3,197 (92.9%)	2,514 (73.0%)

資料:平成23年度末 自動車交通関係移動等円滑化実績等について(国土交通省、平成24年10月)

◆低床バスの導入状況

バリアフリー新法の移動等円滑化基準²に適合したバスの導入率は、平成24年度末時点で39.3%となっており、全国で15番目に高い導入率となっています。

しかし、より乗降のしやすいノンステップバスについては、導入率が10.8%となっており、全国で15番目に低い導入率となっています。早くから移動等円滑化基準に適合したバスの導入が進んだことで、ノンステップバスへの置き換えが遅れていると考えられます。

近隣府県では愛知県の導入率が高いほか、特にノンステップバスについては、いずれの府県の導入率も三重県より高くなっています。

■ 移動円滑化基準適合車両の導入状況(平成24年3月31日現在)

	総車両数	基準適合車両数		導入比率(%)			
		合計	ノンステップバス	適合車両	全国順位	ノンステップバス	全国順位
三重県	759	298	82	39.3	15	10.8	33
愛知県	2,240	1,874	1,399	83.7	2	62.5	1
岐阜県	623	352	111	56.5	10	17.8	26
静岡県	1,522	739	513	48.6	13	33.7	9
福井県	294	75	68	25.5	36	23.1	17
滋賀県	482	174	91	36.1	19	18.9	23
京都府	1,789	1,349	962	75.4	5	53.8	3
奈良県	671	248	126	37.0	18	18.8	24
和歌山県	363	121	98	33.3	22	27.0	16

資料:平成23年度末 自動車交通関係移動等円滑化実績等について(国土交通省、平成24年10月)

² 床面の地上面からの高さは65cm以下であって、スロープ板および車いすスペースを1以上、乗降口と車いすスペースとの間の通路の有効幅は80cm以上であることなどが基準となります。

1-15 交通事故

民の高齢化が進展して
交通事故の増加が注

移動手段
します。

動車利用が減少

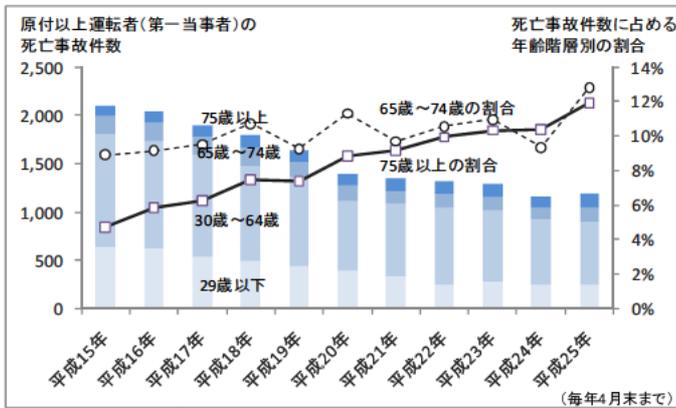
に 10
一当事者となる死亡事

きているものの、65 歳以上の運転者
よっており 死亡事故 める 75 歳以上

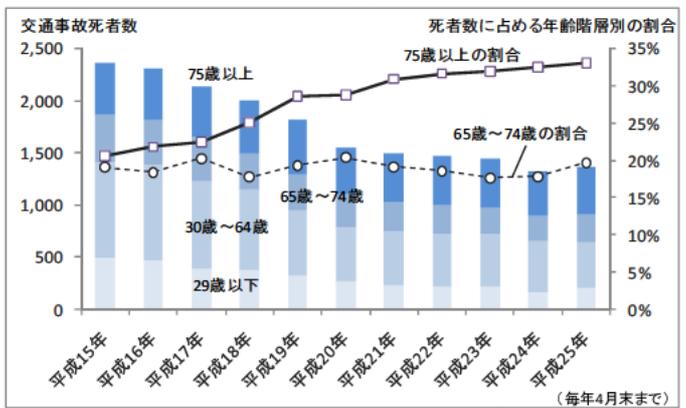
代と比べて 75 歳以上の死者数
75 合が増えていま

す。

■ 75 歳以上運転者(第一当事者)の年齢層別



■ 交通事故死者数の推移



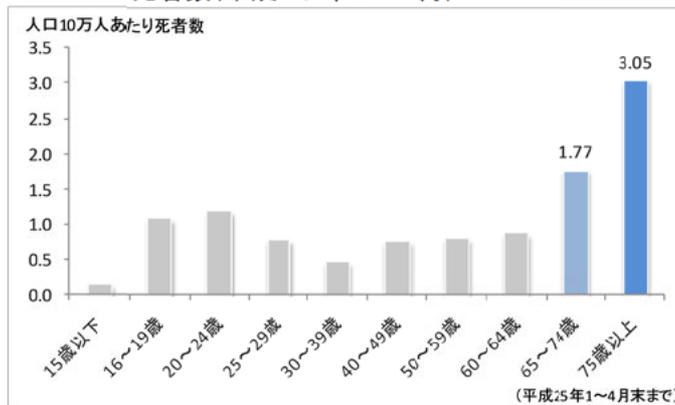
統計(警察庁交通局)

人口 10
)、特に 75

数を見ると、65 以上の方は
数は 64 3

者数が多くなっ
。

■ 年齢層別人口 10 万人あたり死者数(平成 25 年 1~4 月)



統計(警察庁交通局)

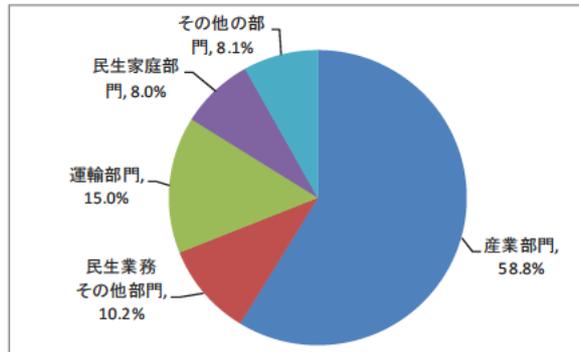
1-16 環境

三重県内で排出される温室効果ガスの約 15%は運輸部門から排出されています。運輸部門が占める割合は全国平均と比べて低くなっていますが、これは本県が製造業が盛んな地域であるため、全国平均と比べて産業部門からの排出が占める割合が高くなっているためです。

三重県内の旅客交通の 9 割近くは自家用乗用車が占めており、温室効果ガスの大きな排出源となっています。

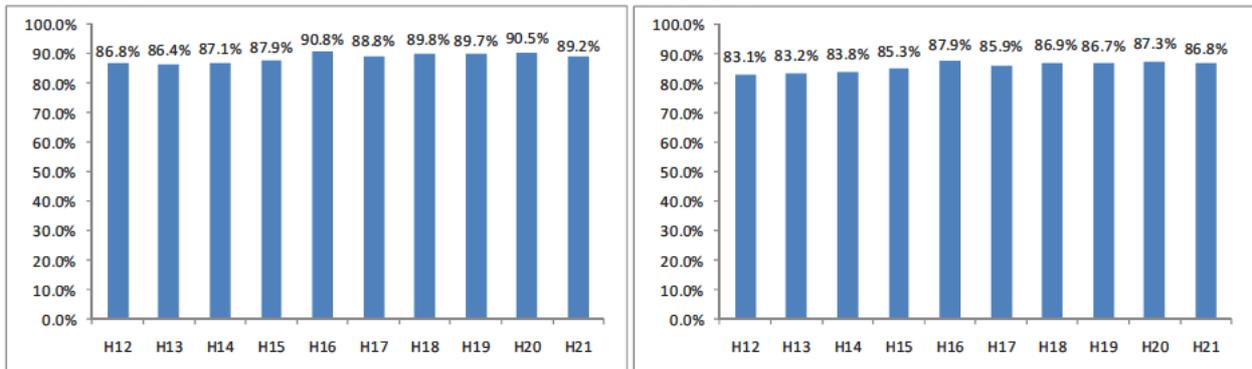
三重県では、「三重県地球温暖化対策実行計画」に基づき、温室効果ガスの排出量の削減に取り組んでおり、自動車からの排出についても、低燃費車や電気自動車などへの移行促進や、自転車や公共交通への転換などを通して減少させていく必要があります。

■ 温室効果ガスの排出部門別排出量割合(平成 20 年)



資料: 三重県地球温暖化対策実行計画

■ 県内々旅客交通、県内外旅客交通に占める自家用乗用車の割合の推移
《県内々》 《県内外》



※県内々交通とは出発地、到着地とも三重県内の交通、県内外は出発地、到着地のいずれかが三重県外の交通を指す

資料: 旅客地域流動調査(国土交通省)

1-17 交通に関する新たな技術の動き

移動に対する安全性や快適性、容易性などが求められる中、超小型モビリティのような新たな交通手段や、自動車による自動運転といった安全かつ効率的な自動車走行技術、共通 IC カードによる公共交通利用、電話やインターネットを用いたデマンドバスなど新たな動きが出てきています。

新しい交通技術や情報通信技術が本格的に実用化され、県内で広く普及すると、交通基盤の使われ方も今とは様変わりしてくるものと考えられます。

◆超小型モビリティ

超小型モビリティとは、超小型の電気自動車であり、交通の抜本的な省エネルギー化に資するとともに、高齢者を含むあらゆる世代に新たな地域の手軽な移動手段を提供し、生活・移動の質の向上をもたらす、省エネ・少子高齢化時代の「新たなカテゴリー」の乗り物として、その普及が期待されています。



資料:国土交通省資料(平成 25 年 2 月)

◆自動車の自動運転

自動車メーカーや自動車関連企業など各社では交通事故や渋滞解消に向け最先端技術を駆使したシステム開発が行われており、中でも車両間通信や車両と道路との間の通信による自動運転の技術開発が積極的に行われています。

トヨタ自動車では高速道路で先行車両と無線で通信しながら追従走行する運転支援システムを開発したと発表し、2010年代半ばの商品化を目指している(平成 25 年 10 月 11 日付ブルームバーグ記事)など、近い将来の実用化が期待されます。

◆共通 IC カードによる公共交通利用

JR、私鉄を中心に公共交通の IC カード利用が進んでいますが、平成 25 年 3 月 23 日からは全国 10 種類の IC カードが共通利用できるようになりました。

これらの IC カードは交通機関のみならず、大規模小売店舗やコンビニエンスストアなどの商業施設でも利用できるようにするため、IC カードを活用した買物での公共交通利用者に対する割引制度など、公共交通の利用促進に関する取組が今後考えられます。

◆電話やインターネットを用いたデマンドバス

玉城町では利用者が事前に申し出た乗車場所や時間に車両が向かい、希望する目的地まで運ぶオンデマンド形式によるバスが運行されています。

予約は電話やインターネットで行い、スマートフォンを用いると位置情報機能により停留所の位置が地図上に示されるようになっていきます。利用者の申し出に従って、走行ルートが変わるシステムになっており、利用者のニーズに臨機応変に対応できるようになっています。

2章 みえ県民カビ に見る交通課題と 組方向

「みえ県民カビジョン」における 港の整備の推進 及び 通網の整備にか
 かる現状の課題と取組方向並びに 光 業の 展興にか ける 取組方向を整理
 した。

2-1

進

課 題	取組方向
<p>り、 郡地域 渋滞が発生し、南 が するな して これら を解消するために、県内道 早期の整備が求め られています。</p>	<p>式年遷 を契 し 外 の交流連携を促 進するととも 、防 業・観光面等の広 域的な 流や 自 に いる県内外との連 携を深めるた 、 絡、東海環状自動 車道、系 道等の高規格幹 線道路、 道等(バス等の直轄国 道およ 県管 道)と った道路ネット ワークの形成を推進します。</p>
<p>域 立を防 、 び被害 復興支 盤とな て、 送道路 (道路改築、橋梁耐震化)の 等 速かつ 重点的に進める</p>	<p>大規模地震等 おい 孤立を防ぎ、円滑 な救助 救援 て 動 ができるよう緊急 輸送道 ネット - の形 推進するととも 1号伊 大橋等の老 橋架替や耐震補 強対策 進め 。 、 道の既存施設の耐 震強化など防災 能 上に けた取組を推進</p>
<p>増 る道路・ の が予想 するた め、 朽化 施設 良 更新や道路舗装等 の計画的な維持管理、施設の 震 向上が求 められています。</p>	<p>交通事 弱者へ 対応など、利用者が 安全・安 きるよう施設機能の向上を図 るととも 維持管 づいた点検・調査 により、予防保全的 弯施設の修繕、更 新等を 管理コストの縮減や平準化を ばら 好 保ちます。また、 民 参画と 協働による道路の清掃や除草 等の維持管理の取組を推進 します。</p>
<p>園産業 な バルク 貨物 含めた総合港湾としての役割を果 してい くことが求められています。</p>	<p>四日市港については、 島の国際競争力維 持・強 を物 える ため、港湾施設や 臨港道路霞4号幹線 促進します。</p>

2-2 公共交通網の整備

課題

地域の公共交通は通勤や通学、通院、買い物といった日常生活に不可欠なものであり、暮らしの基礎となっています。しかしながら、近年のモータリゼーションの進展等により利用者が大きく減少するなど、公共交通を取り巻く環境は厳しくなっており、自ら移動手段を持たない高齢者の方などの移動が制限されるなど、**交通不便地が拡大しつつあります。**

危機に瀕したバスや鉄道などの確保・維持・改善のため、国の動きにも的確に対応し、**地域の公共交通を確保**していく必要があります。

県内外と交流・連携し地域づくりや産業振興等を進めていくためには、県民の皆さんが広域的に移動できる基盤が重要です。このため、**地域間を高速で結ぶ交通網を整備促進し、さらに充実**させていく必要があります。

取組方向

県内のバスや鉄道など地域における公共交通について、国の動向に的確に対応しながら、**利便性や安全性の向上を図り、確保**していきます。なお、バスについては、県民の皆さんをはじめ市町や事業者などが参画する協議会において支援を検討し、適切に役割分担を行い、取り組んでいきます。

関西本線や紀勢本線など広域的な鉄道路線の利便性の向上のため、関係府県や市町、地元団体等と連携し、**鉄道事業者等に働きかけるとともに、利用促進を図**っていきます。

県民の皆さんが高速で広域に移動できるよう、関係府県や市町、経済団体と連携し、**中部国際空港および関西国際空港の利用促進や国際拠点空港としての機能充実、中部国際空港への海上アクセスの利用促進、リニア中央新幹線の早期全線整備や県内駅設置、鳥羽伊良湖航路の維持等**に向けた取組を進めます。

2-3 観光産業の振興

課題

観光産業の持続的な発展を図るため、式年遷宮を本県への誘客のチャンスととらえ、国内外に向けた本県のPRを一層強化するとともに、遷宮後も見据えた取組を進める必要があります。

本県の持つ優れた観光資源を最大限に生かすとともに、さまざまな主体と連携しながら資源の発掘および創出に努め、魅力ある観光地を形成していく必要があります。

取組方向

「みえの観光振興に関する条例」および「三重県観光振興基本計画」に基づき、国内外に対する観光宣伝活動の強化、魅力ある観光地の形成および人材の育成、観光旅行を促進するための環境の整備など、観光振興の取組を総合的かつ計画的に推進します。

県民の皆さんや市町等との連携によるキャンペーンの実施、地域企画型旅行商品の高付加価値化など誘客の仕掛けづくりとともに、地域との交流を進め、観光産業の活性化につなげていきます。

外国人観光旅行者の来訪を回復、増加させるため、他府県や広域での連携を図るほか、本県の特性を生かしたブランドイメージを活用した観光宣伝活動など、選択と集中によるターゲットを明確にした効果的な取組を積極的に展開します。

式年遷宮を控え、観光関係者だけではなく、地域全体で「おもてなし」する県民力の養成、拡大、発揮を支援し、国内外からの来訪者をあたたかく受け入れるとともに、地域と観光旅行者との交流により満足度の向上を図ります。

観光産業の裾野の広さを生かし、医療観光やグリーン・ツーリズム、エコツーリズムなど、新たな分野との連携による観光を開拓していきます。

3章 広域および地域の課題

1章、第2章を踏まえ、交通および通商を整理します。

3-1 交通の課題

▶ グリンクの解消のため

三重県の道路整備は道半
道路が供用され、尾鷲
一方で、北・中部地域
から、交通渋滞が頻

期整備

域では整備
熊野市まで
がネット
大きな支障を来してい

自動車道、熊野
供用されました
ックとなってい
これらを解消す

▶ 交通の現状と課題

三重県の現状
他府県の広域交通結節
、経済や観光での交
後、リニア中央新幹線

のアクセ
くには名古
となります
は、広域

、関西国際空港
のアクセスを活
セス機能を強化

県内駅が
なります。

節点となるため、

▶ 交通の向上

このうち JR は、県内
のため、
域外と交流・連携し
も、地域間を高速で結ぶ

、各都市が鉄道（JR 近鉄）
として関西
、ります。
復興等を進めていくた
の都市間
さらに充

で繋がっていま
りますが、非電
県民の皆さんが
に進めるために
あります。

▶ 交通の確保

三重県内には伊勢神宮
ます。
後、リニア中央新幹線
県内での交通結節拠点
幾関のダイヤの接続
へ来訪されたお客様
す。

る熊野古
県内への
観光地同士との間で、
継ぎや交
へお連れするためア

があり、特に県
に高まることか
やすくなるよう、
やすい案内など、
の確保が必要で

◆総合港湾としての四日市港の機能強化

四日市港は、名古屋港と連携しながら背後圏産業を物流面から支え、コンテナのみならず、バルク貨物を含めた総合港湾としての役割を果たしていくことが求められています。

3-2 地域交通面での課題

◆地域ぐるみでの生活交通の維持

廃止された路線バスの代替手段として、また公共交通不便地域での生活の移動手段の確保のため、各自治体でコミュニティバスが運行されています。その運行のほとんどは自治体からの補助で成り立っていますが、自治体だけの財政負担にも限界があります。

今後は行政に加え、県民、NPO、アクティブシチズン、企業、交通事業者の参画の下で、適切な役割分担を果たしながら、持続可能な地域公共交通の維持が求められています。

◆県内道路の整備

地域内のアクセス性の向上や、地域公共交通を担うバスの定時性を確保していく観点からも、広域交通を補完する幹線道路や生活交通を支える補助幹線道路の役割を担う道路網の改築整備を進めていく必要があります。

◆環境や資源に配慮した交通行動の推進

公共交通の利用者数が減少し、自家用車の保有台数が増加の一途を辿る現状においては、交通による環境負荷が増加していきます。今後は、環境や資源に配慮した交通行動の推進が求められます。

◆観光施設周辺での局地的な混雑の解消

県内には全国的にも集客力の高い観光施設が数多く立地しており、県内各地とは鉄道網や幹線道路網で結ばれていますが、観光施設周辺では特に大規模イベントの際に大規模な混雑が発生しており、来訪者の方々や近隣にお住まいの皆様にも多大な迷惑がかかっています。今後は、公共交通の活用などによる来訪者輸送の効率化など、局地的な混雑を解消し、施設まで円滑に輸送するための仕組みが求められます。

◆新たな交通技術や情報通信技術を活用した交通のあり方の検討

超小型モビリティや自動運転技術の実用化、ICカードやスマートフォンのさらなる普及などにより、人々の移動が今後大きく変わってくると考えられます。それとともに、交通基盤の使われ方も変わってくることが想定されるため、将来の変化を見据えた今後の地域の交通基盤のあり方を検討する必要があります。

3-3 安全・安心な交通の確保のための課題

◆緊急輸送道路の整備

大規模地震や集中豪雨等による地域の孤立を防ぐとともに、東日本大震災を受け、ひとたび被害が発生した場合の救助・救援活動や生活の復興支援の基盤となる「命の道」として、緊急輸送道路（道路改築、橋梁耐震化）の整備等を迅速かつ重点的に進めることが求められています。

◆災害に強い交通施設の整備の推進

自然災害に対する交通面における安全性・信頼性の確保へ向けて、代替性の高い交通ネットワークの形成や、駅や港湾施設、道の駅などの交通施設における防災機能の強化が求められます。

◆公共交通におけるバリアフリー化やユニバーサルデザイン化

三重県は全国の中では鉄道駅施設やバス車両のバリアフリー化が比較的遅れていることから、公共交通のバリアフリー化（高齢者や身体障害者が利用しやすくすること）やユニバーサルデザイン化（障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず、多様な人々が利用しやすいようにすること）を進めることが求められます。

◆交通基盤の計画的な維持管理や施設の耐震性の向上

今後、施設の高齢化や整備に伴い増加する道路・港湾施設にかかる維持管理コストの増大が予想される中、利用者の安全性、利便性を確保するため、老朽化した施設の改良、更新や道路舗装等の計画的な維持管理、施設の耐震性の向上が求められています。

◆高齢者の交通安全対策の推進

本県も少子高齢人口減少社会を迎え、県内人口に占める高齢者の割合が今後も高くなります。高齢者は他の年齢階層と比べて交通事故率や死亡率も高くなっていることから、公共交通機関の活用による自動車運転免許証の返納の推進など、高齢者の交通安全対策を今後とも一層推進していく必要があります。